

RASSEGNA STAMPA 15 MARZO 2012

Fonte:



Cantieri navali, salto nel buio dopo il 2015

Miami Beach - “Concordia” o meno, l’industria delle crociere tira dritto. Ma per i cantieri le prospettive sono nere. Ancora martedì, a margine dell’incontro generale sulla situazione dell’industria, al quale hanno partecipato gli “executive” delle maggiori società di settore, il vicepresidente del gruppo Carnival, Howard Frank, ha riconfermato la sua fiducia nei confronti del management della compagnia genovese, presentandosi tra l’altro con lo stemma di Costa sul bavero: «Non l’ho più tolto dal caso Concordia». La tragedia ha fatto perdere prenotazioni alle compagnie europee, ma in America, dove in questi giorni sta andando in scena il Cruise Shipping Miami, la maggiore fiera di settore, è stato detto che le prenotazioni stanno tenendo, anche se i prezzi si stanno progressivamente abbassando. Un fenomeno che tuttavia viene da lontano, con una perdita di valore del biglietto medio del 15% nell’arco di quattro anni. Diversa è la situazione per quanto riguarda invece il fronte delle costruzioni navali. Come è stato illustrato ieri nel corso dell’Outlook sul settore, la cantieristica ancora non vede il punto di svolta. Nessuno ancora si azzarda a staccare assegni per nuove commesse, mentre come dice Gustave Brun Lie, della società di analisi Rss Plautou, i prezzi per la realizzazioni di nuove navi potrebbero abbassarsi «di un certa cifra» nel corso del 2012, perché nell’arco di due anni il prezzo dell’acciaio è sceso del 20%, quello per i motori del 10%, l’euro continua a mantenere un rapporto di cambio costante nei confronti del dollaro e la produttività degli impianti è cresciuta generalmente del 1,5% a fronte di una crescita del costo del lavoro del 2%. Alla domanda se di fronte a questi scenari si può essere ottimisti, i cantieri navali come gli armatori rispondono invariabilmente di sì, ma sembra ottimismo di facciata. Ancora nessuno, infatti, ha calato l’asso delle nuove commesse. Così, come illustrato da Timio Sustio, top manager di Stx Europe, gli ordini si fermano al 2015, quando la sua azienda, così come Fincantieri e Meyer Werft avranno esaurito le loro commesse, e rimarranno solamente poche decine di migliaia di tonnellate in cantieri europei minori. Inoltre, in questo momento, non solo per il quadro economico incerto, manca la “molla” per le nuove commesse, l’idea innovativa: sempre Sustio ricorda come, guardando le specifiche delle ultime navi ordinate in Europa, le dimensioni (circa 150 mila tonnellate) e in generale la loro conformazione sia molto simile, indipendentemente dal cantiere che le costruisce. Lo stesso presidente di Fincantieri, Corrado Antonini, ha posto tra i punti chiave per il settore nei prossimi anni «l’innovazione del disegno e della configurazione delle navi, per il quale è necessaria una forte collaborazione con gli armatori». Ma Antonini ha anche ricordato che nuovi prototipi possono significare anche un aumento dei costi per l’armatore. Se il mondo delle costruzioni è in difficoltà, quest’anno la svolta potrebbe verificarsi invece nell’ambito delle riparazioni navali. Sia Royal Caribbean, sia soprattutto il gruppo Carnival – che frequentemente effettua operazioni di refitting in Italia – contano nei prossimi due anni di investire in questo campo: non solo per motivi di aggiornamento della flotta, ma anche per questioni legate alla normativa. Da qui al 2020 esiste un lungo casellario di appuntamenti con la normativa europea e internazionale. Norme più stringenti vengono richieste sia per le emissioni, ma anche – cosa meno nota ai non intenditori – una revisione dei trattamenti delle acque, oltre che la sostituzione di alcune parti meno visibili della nave, come il bulbo a prua, per ridurre l’attrito con l’acqua.

Tiger fa un nuovo passo in avanti

I partner del progetto Tiger si sono riuniti ieri a Genova al fine di fare il punto dei risultati raggiunti con Tiger Pilot e pianificare i prossimi mesi del progetto europeo Tiger Demo. Il progetto TIGER, supportato dalla Commissione Europea, ha l'obiettivo di decongestionare il traffico nei porti europei con nuove soluzioni operative, favorendo la multi modalit . Una parte specifica del progetto Tiger   il Genoa Fast Corridor che riguarda il Corridoio 24 Genova-Rotterdam. Il Genoa Fast Corridor (GFC) ha come obiettivo: la decongestione del Porto di Genova grazie all'uso della rete ferroviaria e alle infrastrutture del dry port nell'entroterra e l'ottimizzazione dei tempi di consegna delle merci, oltre a una diminuzione dell'impatto ambientale nel trasporto door to door grazie all'uso di servizi di train shuttle fino al dry port o alla destinazione finale. I partner del progetto Genoa Fast Corridor sono Regione Liguria, l'Autorit  Portuale di Genova (APG), Rivalta Terminal Europa (RTE) e Terminal San Giorgio (TSG). Inoltre P&T e Novaconsult costituiscono il segretariato tecnico, mentre CircleCap e NewDeal sono i fornitori tecnici.

All'interno di Tiger Pilot le innovazioni tecniche del progetto hanno riguardano l'informatizzazione e l'automazione delle procedure doganali (eCustoms), grazie all'uso di web services, innovazioni di processo ed una integrazione dei sistemi TOS (Terminal Operating System) con il sistema AIDA dell'agenzia doganale italiana.

Merci, 2011 positivo grazie al primo semestre

Roma - Chiude in positivo il traffico merci nel 2011. Secondo la nota congiunturale Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, nel 2011 il traffico merci italiano mostra un saldo complessivamente positivo, sia in termini di volumi sia di fatturato. Il trasporto cargo su strada in ambito nazionale registra un timido +1,2% in termini di viaggio e un +4,7% in termini di fatturato, mentre in ambito internazionale i valori sono del +0,3% (viaggi) e del +3,1% (fatturato).

Risultati inferiori si sono registrati per i corrieri nazionali, che segnano un +0,4% in termini di consegne e un +0,6% in termini di fatturato. La modalità ferroviaria continua il trend negativo (-3,7%) per la crisi cronica di questo sistema di trasporto. Negativo anche il traffico marittimo Ro-Ro, calato del 3,8% per la riduzione dei traffici mediterranei con i Paesi del Nord Africa rimasti coinvolti nel corso del 2011 nelle lotte intestine della Primavera araba.

I dati del traffico marittimo sono positivi: +1,5 per i Teu e +1,8 per le rinfuse. A livello di singoli porti, il risultato migliore è stato raggiunto da Trieste che continua il trend positivo degli ultimi anni, registrando un significativo +39,6%. Trieste vede crescere il suo livello di attrattiva grazie alla profondità naturale dei suoi fondali, adatti ad accogliere le portacontainer giganti che sempre più vengono utilizzate dalle maggiori compagnie armatoriali mondiali. Accanto a compagnie storiche quali Msc e Maersk, fanno ora scalo a Trieste quattro compagnie: le coreane Hanjin e Hyundai Merchan Marine, la Yang Ming di Taiwan e la Uasc degli Emirati Arabi.

Il porto di Genova registra un +5% sul traffico Teu, un incremento del 5,8% sulle rinfuse e un calo dell'1,1% sul Ro-Ro. In forte calo il traffico container nel porto di transhipment di Gioia Tauro (-17,6%), un crollo dovuto all'abbandono del porto da parte della Maersk, la compagnia danese che da sola movimentava circa un quarto di tutto il volume portuale di traffico container e che ha preferito trasferirsi a Port Said in Egitto.

Perde quote di traffico il porto di Livorno (-15,3% nelle rinfuse) che sconta il ritardo nella messa in opera dei dragaggi per adeguare i fondali. Positivo il dato delle rinfuse nel porto di Taranto (15,6%), per il rilevante aumento del traffico di ferro utilizzato dalla locale acciaieria Ilva. Nel traffico merci con modalità aerea il confronto a livello annuale rimane positivo (+3,5%), ma nel secondo semestre si è registrato un forte ridimensionamento di questa modalità di trasporto che nel primo semestre del 2011 rispetto allo stesso periodo del 2010 aveva registrato un +8,7%.

Per quanto riguarda le spedizioni internazionali i dati sono positivi sia per traffico che per fatturato. Migliori risultati nel comparto terrestre (strada e ferrovia) che ha fatto registrare un +4% in termini di traffico e un +5,7% in termini di fatturato. Nel comparto aereo i valori sono +3,1% per il traffico e +2% per il fatturato, mentre nel comparto marittimo il traffico è salito del 2,7% e il fatturato dell'1,7%. Buoni i risultati degli Express Courier che hanno segnato un +6,3% in termini di consegne e un +3,4% in termini di fatturato. «Il saldo positivo del 2011 – commenta Fausto Forti, presidente di Confetra - è in realtà il risultato di un primo semestre in espansione seguito da un progressivo rallentamento aggravatosi negli ultimi mesi dell'anno. Quanto ai fatturati unitari, tranne che per la modalità su strada, l'aumento del fatturato è sensibilmente inferiore all'aumento del traffico, a riprova della continua erosione dei margini».

Hanjin torna sui porti dell'alto adriatico

Genova - Con la nuova ristrutturazione dei servizi dall'Asia, la compagnia coreana Hanjin Shipping ritorna a scalare con una linea diretta i porti dell'alto Adriatico. La prima partenza del servizio ADN dall'Asia è prevista il prossimo 8 Aprile. I porti scalati in Adriatico saranno Trieste, Koper e Rijeka. Anche i servizi sul Tirreno subiranno un restyling, con l'upgrading del servizio MD1 e la riorganizzazione del servizio MD3.

Al completamento di questo lavoro di riorganizzazione dei servizi, Hanjin sarà in grado di garantire alla clientela la toccata diretta sui porti italiani di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Trieste, e con servizio "shuttle" dedicato su Venezia ed Ancona. Oltre a ciò, Hanjin potrà offrire due partenze settimanali a giorni fissi dal Far East per i porti di La Spezia e Genova, e viceversa. Nel corso degli ultimi anni, Hanjin Shipping ha incrementato la propria quota di mercato dall'Asia all'Italia, raggiungendo il secondo posto nella graduatoria dei vettori marittimi in quanto a volumi trasportati. Con il rinnovamento dei propri servizi, Hanjin mira a consolidare il successo ottenuto, garantendo alla propria clientela una migliore frequenza ed una maggiore capillarità, sia all'origine che a destino.

Questi i dati relativi ai servizi dall'Asia al Mediterraneo: la rotazione del servizio MD1, effettuato con nove portacontainer da 8.600 teu, è ora Qingdao, Shanghai, Ningbo, Yantian, Hong Kong, Shekou, Singapore, Pireo, La Spezia, Genova, Barcellona, Valencia, Pireo, Singapore, Hong Kong e di nuovo Qingdao.

Il servizio MD2, svolto con nove navi da 8.500 teu, scalerà ora Shanghai, Ningbo, Xiamen, Hong Kong, Yantian, Singapore, Port Said, Ashod, Genova, Barcellona, Marsiglia Fos, Port Said, Singapore, Hong Kong e di nuovo Shanghai.

La rotazione del servizio MD3, svolto con tredici navi da 5.500 teu, sarà Pusan, Shanghai, Ningbo, Hong Kong, Yantian, Singapore, Port Said, Napoli, La Spezia, Livorno, Port Said, Singapore, Vung Tao, Hong Kong, Yantian, Ningbo. Infine la rotazione del servizio ADN, svolto con quattordici portacontainer da 5.500 teu, sarà Tokyo, Osaka, Pusan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Tanjung Pelepas, Colombo, Ashod, Alessandria, Taranto, Koper, Rijeka, Trieste, Taranto, Colombo, Tanjung Pelepas, Kaohsiung, Hong Kong, Yantian, Shanghai, Ningbo.

Msc Melody, l'ammutinamento dei croceristi

E al terzo giorno di navigazione ininterrotta, dopo aver visto Atene sfilare davanti agli occhi senza neanche parlarne di attraccare al porto del Pireo, e quando la guida turistica comincia ad illustrare l'unica tappa prevista nel Mar Nero, e cioè la lontana Yalta, tra i croceristi a bordo della "Msc Melody" scoppia più o meno la rivolta. «Saremo stati centocinquanta-duecento persone, e c'è chi si è messo a gridare: adesso basta cambiamenti, adesso venga il comandante a spiegare. E un avvocato francese ha già annunciato una class action per conto dei suoi connazionali» racconta Enrico Fazzini, genovese di Prà, mentre la voce al cellulare viene coperta dalle raffiche di vento che percorrono il Bosforo. Perché, mentre la Melody sta passando proprio sotto il ponte di Galata, anche Istanbul resta una magica visione: se ne parlerà solo al ritorno da Yalta, dove, se tutto va bene, dovrebbero attraccare stamani alle 9.

Dopo incidenti e tragedie della Costa, contrattempi e malumori sulla Msc, insomma. Stavolta è "colpa" del mare, che ha fatto arrivare la Melody, in partenza verso Mediterraneo e Mar Nero fino in Ucraina, con un giorno di ritardo a Genova da Marsiglia. I passeggeri, poco più di 900 persone su una capienza di 1060 ospiti, hanno trascorso la notte su un traghetto della Gnv o in albergo, attendendo la nuova ora di partenza: poi, una volta salpati e dopo aver fatto tappa a Civitavecchia, spiegano dalla compagnia di navigazione, raffiche di vento fino a 50 nodi e onde fino a 5 metri hanno convinto il comandante Raffaele Ponti a rallentare la velocità di crociera (è il caso di dirlo): morale, il cambio di itinerario comunicato alla partenza, con una tappa "consolatoria" a Costanza in Romania, sempre sul Mar Nero, e un doppio passaggio a Istanbul, cambia ancora.

Per i 900 passeggeri o poco più ci sono quindi tre giorni interi in mare, bordeggiando tra Italia e Grecia fino alla Turchia, e la cancellazione della tappa di Atene. Ed è proprio questa una delle ragioni dell'ammutinamento dei croceristi, insieme alla notizia dell'addio ad Odessa. «Il comandante ha fatto riferimento ad una telefonata del dottor Vago, l'amministratore della società: ma è possibile? Qui di vago c'è solo il loro comportamento» attacca Angela Bertelli, altra genovese. E Francesco P.: «Il personale è stato impeccabile, ma è chiaro che dovevano recuperare il tempo perduto, e quindi hanno cancellato lo scalo di Atene e quello di Odessa. Ma se il mare era così brutto, perché non farci stare in porto anziché in navigazione? Ci hanno detto che eravamo tre ore in ritardo e non potevamo più attraccare. Che senso ha?».

Dalla Msc insistono: la scelta del comandante, d'accordo con la società, è stata quella di usare la massima prudenza per garantire la sicurezza della nave e dei passeggeri; e la scelta di cancellare Atene, più facilmente raggiungibile di altre mete, è stata presa proprio per non "sacrificare" una destinazione esotica come Yalta. Tra l'altro, si dice in via ufficiosa, magari Atene in tanti l'avevano già vista... Ma i croceristi, ai quali peraltro è stato già offerto uno sconto del 30% su una qualsiasi crociera proposta dalla compagnia fino al 31 marzo del prossimo anno, senza differenze di alta o bassa stagione, non riescono proprio a rilassarsi, vento o non vento. «Il mare era grosso, ma spuntini, pranzi e cene sono stati serviti regolarmente a tutti quanti noi». Mentre qualcuno rimpiange il mancato scalo ad Odessa, magari per lanciare giù dalla celebre scalinata resa immortale dal film "La Corazzata Potemkin" qualche responsabile delle scelte tutt'altro che condivise dai passeggeri.

Multipurpose, prescrizione per Novi

L'assegnazione del terminal Multipurpose fu una gara "turbata" dall'ex presidente Giovanni Novi che dovrà anche risarcire - insieme all'avvocato Sergio Maria Carbone - il danno arrecato agli armatori Messina e all'Autorità Portuale. E' questo il dato che emerge dalla sentenza del processo d'appello che conferma sostanzialmente il pronunciamento di primo grado, dichiarando però i reati estinti per prescrizione. Altri aspetti significativi sono l'assoluzione dal reato di turbativa dell'ex segretario generale Alessandro Carena e la riformulazione dell'assoluzione da "il fatto non sussiste" a il "fatto non costituisce reato" per alcuni abusi e falsi. Aspetto non secondario, visto che la Corte d'Appello ha trasmesso gli atti alla Corte dei Conti. In altre parole, determinati fatti sono avvenuti ma in assenza di dolo dei responsabili. I quali, però, potrebbero essere chiamati a rispondere delle loro negligenze dal punto di vista erariale.

Nel dettaglio, la sentenza conferma la condanna per turbativa a due mesi, ampliandola per alcune condotte per Giovanni Novi (avvocati Cesare Manzitti e Cesare Corti Galeazzi), il suo ex consulente legale, il professor Sergio Maria Carbone (avvocati Corrado Pagano e Stefano Savi), e l'armatore Aldo Grimaldi (Giuseppe Giacomini). Assolve invece dalla turbativa Alessandro Carena (difeso dall'avvocato Sabrina Franzone) a cui viene riconosciuto un falso (reato minore), capo d'imputazione addebitato anche a Novi.

Va ricordato che per Novi anche in appello è caduta una lunga e pesante serie di contestazioni della procura, concussione, truffa, abusi d'ufficio. Confermata l'assoluzione con formula piena - il fatto non sussiste - anche per il terminalista Aldo Spinelli, l'avvocato dello Stato Giuseppe Novaresi, il manager di palazzo San Giorgio Filippo Schiaffino e la Compagnia Unica nella persona del viceconsole Paolo Marchelli.

Se la sentenza non soddisfa le difese dei principali imputati - Carena a parte - la procura (il pg Enrico Zucca e il pm Walter Cotugno) esprimono moderata soddisfazione per la "tenuta dell'impianto accusatorio". Certo è che l'articolato pronunciamento non consente, al momento (ma bisogna aspettare le motivazioni), una lettura storica della vicenda che faccia assoluta chiarezza. Si resta con alcune apparenti contraddizioni e dubbi: le iniziative dei Messina nei confronti di Msc (la compagnia cui era stato assegnato in principio il terminal) che nella lettera di un suo dirigente parlerà di pressioni pur non riferendole direttamente agli armatori genovesi; il ruolo del Comitato Portuale che nonostante annoveri nelle sue fila esperti e docenti di diritto fa la figura dell'ingenuotto che non si accorge delle trame alle sue spalle; nonostante gli venga riconosciuto il falso (aver detto insieme a Novi al Comitato che c'era l'accordo tra i terminalisti) Carena viene escluso dalla turbativa. Ma forse in questo caso i giudici lo individuano come mero strumento nelle mani di Novi con il quale, va ricordato, all'epoca Carena ebbe durissimi scontri. Un processo oltremodo difficile e pieno di sfumature, che ha avvelenato anche i rapporti tra alcuni difensori e la procura, e non è un caso che la Corte si sia presa sei mesi di tempo per depositare le motivazioni.

MARCO PREVE

Il progetto «Genoa Fast Corridor» per decongestionare lo scalo

GENOVA - I partner del progetto Tiger (Transit via Innovative Gateway concepts solving European - intermodal Rail needs) si sono riuniti ieri a Genova al fine di fare il punto dei risultati raggiunti con Tiger Pilot e pianificare i prossimi mesi del progetto europeo Tiger Demo. Il progetto Tiger, supportato dalla Commissione europea, ha l'obiettivo di decongestionare il traffico nei porti europei con nuove soluzioni operative, favorendo la multi modalit .

Una parte specifica del progetto Tiger   il Genoa Fast Corridor che riguarda il Corridoio 24 Genova - Rotterdam. Il porto di Genova   situato in una posizione strategica ideale come sbocco sul mare delle merci provenienti e dirette verso l'Europa centrale e settentrionale. La conformit  geografica del territorio, caratterizzato dai rilievi appenninici a poca distanza dal mare, riduce la disponibilit  di aree in cui stoccare i container in arrivo. Per sopperire a questa mancanza   stato creato il dry port Rivalta Terminal Europa.

Il Genoa Fast Corridor (Gfc) ha come obiettivo: la decongestione del porto di Genova grazie all'uso della rete ferroviaria e alle infrastrutture del dry port nell'entroterra; un servizio door to door di elevata qualit  grazie alle soluzioni intermodali e alle tecnologie computerizzate, una importante riduzione dei tempi di transito delle merci all'interno del porto di Genova utilizzando i tool "extended port" e "railway dry port"; una diminuzione dell'impatto ambientale nel trasporto door to door grazie all'uso di servizi di train shuttle fino al dry port o alla destinazione finale.

I partner del progetto Genoa Fast Corridor sono Regione Liguria, l'Autorit  portuale di Genova, Rivalta Terminal Europa e Terminal San Giorgio. Inoltre P&T e Novaconsult costituiscono il segretariato tecnico, mentre CircleCap e NewDeal sono i fornitori tecnici. All'interno di Tiger Pilot le innovazioni tecniche del progetto hanno riguardato l'informatizzazione e l'automazione delle procedure doganali (eCustoms), grazie all'uso di web services, innovazioni di processo ed una integrazione dei sistemi Tos (Terminal operating system) con il sistema "Aida" dell'Agenzia doganale italiana.

E' stato testato sperimentalmente l'uso di Rfid (Identificazione a radio frequenza) eSeals in coerenza con il Multi Annual Strategic Plan of European Customs e in collaborazione con l'European Agency Joint Research Center.

Tale attivit  inoltre   stata inserita nella collaborazione in essere con l'Agenzia delle dogane italiana (progetto "Il Trovatore"):   stato tracciato in tempo reale il tragitto fra il porto di Genova e il dryport Rivalta Terminal Europa di container suggellati con Rfid. Le stazioni di lettura al varco portuale e al varco del retroporto hanno rilevato le informazioni sull'integrit  del sigillo e sullo stato doganale del container (nel caso di Vte: stato partita A3). Il terminalista acquisisce informazioni via cargo. Inoltre,   utilizzato un sistema di tracking e tracing dei mezzi di trasporto lungo tutta la catena logistica intermodale.

E' stato poi disegnato il sistema di segnalamento ferroviario e di automazione correlata presso il dry port, al fine di ottimizzare ulteriormente anche le movimentazioni ferroviarie nel servizio navetta fra il porto di Genova e Rte.

La prossima fase di progetto   Tiger Demo (Trans-Rail Integrated Goods European - Express Routes Demonstrators) follow up del progetto Pilot che viene esteso in termini di lunghezza, durata e operazioni, integrando una ulteriore componente ferroviaria, al fine di diventare un esempio da poter riprodurre su larga scala ed utilizzare come modello di efficientamento per le merci in import da Asia, Africa e Sud America rivolte al nord Italia ed al centro Europa ed in export dal sud Europa.

Nei porti degli Stati Uniti merci in aumento del 10%

WASHINGTON - (M. B.) Il volume delle merci containerizzate, importate attraverso i più importanti scali degli Stati Uniti, aumenteranno del 10% a Marzo, rispetto allo stesso mese dell'anno scorso, secondo il rapporto mensile Global Port Tracker pubblicato per la National Retail Federation dalla società di consulenza Associates Hackett. Le stime, che come noto si riferiscono all'import dei containers nei porti di Long Angeles / Long Beach, Oakland, Seattle e Tacoma sulla West Coast, New York / New Jersey, Hampton Roads, Charleston e Savannah sulla East Coast, e Houston sul Golfo, prevedono che la crescita dovrebbe continuare fino alla metà dell'estate.

I porti presi in esame dal report, hanno movimentato 1,22 milioni di teu nel mese di Gennaio, l'ultimo mese per il quale sono disponibili i dati definitivi, determinando un incremento del 4,4% rispetto a Dicembre e dell' 1,3% su Gennaio 2011.

Per Febbraio, il mese che storicamente registra i minori volumi dell'anno, sono stati stimati 1,05 milioni di teu, in calo del 4,2% rispetto a un anno fa. Mentre a Marzo saranno importati 1,2 mln di teu, in crescita del 10%. In Aprile sono attesi 1,26 mln di teu, + 3,6%; a Maggio 1.280.000 teu, lo stesso dell'anno scorso; Giugno vedrà 1,3 milioni di "pezzi", + 4,2%; ed infine a Luglio 1,36 milioni di teu, pari al 2,8% di aumento.

Il volume totale nel 2011 è stato di 14,8 milioni di teu, in crescita dello 0,4%, rispetto ai 14,75 mln del 2010.

Sempre secondo il rapporto della "Nrf", nella prima metà del 2012 i teu dovrebbero ammontare a 7.320.000, in aumento del 2,4% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. inoltre, le vendite al dettaglio per il 2012, sono previste in incremento del 3,4% a 2.530 miliardi di dollari.

Nonostante gli aumenti, gli armatori hanno più navi in servizio rispetto alla quantità di merce da trasportare e stanno sperimentando con "rate restoration", le strategie che potrebbero avere un impatto positivo sui caricatori, ha detto Ben Hackett, fondatore di Hackett Associates.

«Il settore marittimo vive un dilemma» ha concluso Hackett. «Fino a quando esisterà questo squilibrio, ci sarà la volatilità dei tassi di nolo».

Quale più grande associazione del commercio al dettaglio del mondo, Nrf rappresenta i rivenditori di tutti i tipi e dimensioni, comprese le catene di ristoranti e partner industriali, dagli Stati Uniti e più di 45 Paesi all'estero.

Giungono a Barcellona le otto gru di banchina destinate al container terminal al Muelle Prat

La scorsa settimana Tercat ha preso in consegna quattro mezzi. Le altre quattro gru arriveranno domenica

Lo scorso 6 marzo Terminal Catalunya (Tercat), società terminalista del gruppo Hutchison Port Holdings (HPH) che gestisce i container terminal alle banchine Prat e Principe de España del porto di Barcellona, ha ricevuto le prime quattro di otto gru di banchina super post-Panamax che saranno prese in consegna entro la fine di questa settimana e quindi installate al Muelle Prat.

Le gru, prodotte dalla cinese Shanghai Zhenhua Heavy Industry Co. (ZPMC), hanno un'altezza di sollevamento di 42 metri sotto lo spreader, una capacità di sollevamento massima di 61 tonnellate ed uno sbraccio che arriva a 22 tiri di container.

La prima fase del terminal al Muelle Prat, attualmente in costruzione, prevede la realizzazione di 1.500 metri lineari di banchine e un'area terminalistica di 100 ettari. L'impianto avrà una capacità di traffico annua pari a 2,65 milioni di teu. Secondo le previsioni, il terminal diventerà operativo a metà di quest'anno.

Lo scorso mese il traffico dei container nel porto di Los Angeles è diminuito del 5,3%

Calo del 7,8% degli sbarchi dei container pieni. Crescita del 9,6% dell'export di container pieni

Lo scorso mese il traffico dei container nel porto di Los Angeles è diminuito del 5,3% attestandosi a 525.653 teu rispetto a 554.912 teu movimentati nel febbraio 2011. Gli sbarchi di container pieni sono calati del 7,8% a 254.360 teu, mentre gli imbarchi di container pieni sono aumentati del 9,6% a 164.725 teu. La movimentazione di container vuoti è stata pari a 106.569 teu (-17,2%).

Nel primo bimestre del 2012 lo scalo americano ha movimentato complessivamente 1.224.369 teu, con una progressione dello 0,7% rispetto a 1.215.431 teu nei primi due mesi dello scorso anno.

Tredici parlamentari del PdL hanno chiesto il commissariamento dell'Autorità Portuale del Levante

Presentata un'interpellanza alla Camera

La scorsa settimana alla Camera dei deputati 13 parlamentari del Popolo della Libertà hanno presentato un'interpellanza al presidente del Consiglio dei ministri e al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in cui accusano il presidente dell'Autorità Portuale del Levante, Francesco Mariani, di «mala gestio», avendo in particolare a giudizio degli interpellanti causato la perdita della totalità dei finanziamenti che erano stati assegnati all'Autorità Portuale per la realizzazione di infrastrutture portuali, ed hanno chiesto la revoca del suo mandato di presidente provvedendo al commissariamento dell'ente.

A Miami il porto di Napoli fa sistema con Salerno per attrarre nuovo traffico crocieristico

Lo scorso anno lo scalo partenopeo ha movimentato 1.297.239 crocieristi (+12,2%)

Il porto di Napoli, terzo scalo italiano per traffico di crocieristico con un totale di 1.297.239 passeggeri nel 2011 per 527 approdi (+12,2% rispetto a 1.139.319 passeggeri nell'anno precedente), anche quest'anno è presente al Cruise Shipping Miami, la principale manifestazione fieristica del mercato crocieristico mondiale con circa mille espositori, 12.000 visitatori e 120 Paesi rappresentati che è in svolgimento a Miami.

La Port Authority partenopea ha reso noto che nei vari incontri nel corso dell'evento americano è emerso il forte interesse per la destinazione Napoli e per il suo porto e l'esigenza da parte degli operatori di avere la disponibilità di banchine pubbliche che in caso di congestionamento della Stazione Marittima (terminal crocieristico) garantiscano comunque un approdo alle navi da crociera. L'Autorità Portuale ha evidenziato che proprio in tale ottica l'ente si è presentato alla manifestazione con un proprio stand insieme con l'Autorità Portuale di Salerno, affinché in un'ottica di sistema possano essere considerate tutte le realtà portuali della Regione per ospitare i nuovi giganti del mare.

L'Autorità Portuale di Napoli ha sottolineato anche il forte interesse destato dal prossimo appuntamento che avrà luogo nel capoluogo campano dal 7 al 15 aprile riferito all'America's Cup World Series, presentato con il video istituzionale fornito dal Comune di Napoli e dall'Unione Industriali.

Ligurian ports, sbarco a seatriade

Miami - I Porti liguri in vetrina al Seatriade Cruise Shipping di Miami, uno dei più importanti appuntamenti del settore. I porti di Savona, Genova e La Spezia, rappresentati a Miami dai due vice presidenti dell'associazione Ligurian Ports System, Rino Canavese e Lorenzo Forcieri, ribadiscono la propria capacità di attrazione. Ciò vale soprattutto per realtà consolidate come Genova e Savona, ma anche per La Spezia, che ha presentato la nuova possibilità di accosto in banchina a partire dal 2013.

Savona continua con decisione lungo la strada intrapresa con successo dal 1996, forte anche delle significative dichiarazioni di sostegno al settore pronunciate da Howard Frank, che oltre ad essere il vicepresidente e responsabile operativo del gruppo Carnival, numero uno delle compagnie di crociera nel mondo, è anche presidente di Clia, l'associazione internazionale delle compagnie di crociera.

«Frank, in particolare, ha ribadito il pieno sostegno a Costa Crociere e ai suoi programmi di investimento, presentandosi alla conference con il distintivo Costa all'occhiello della giacca» afferma Canavese. «Ho incontrato alcuni rappresentanti delle maggiori compagnie di crociera internazionali rilevando, tra l'altro, una significativa conferma dell'interesse di Royal Caribbean verso i progetti del porto spezzino: waterfront, molo e stazione crocieristica - aggiunge Lorenzo Forcieri, presidente dell'Autorità portuale della Spezia -. Con soddisfazione è stata accolta dal settore la disponibilità per il 2013 di un nuovo accosto per le navi passeggeri all'interno del porto mercantile».

«Con i progetti in corso, gli investimenti dei porti e le integrazioni di sistema, la Liguria può aspirare a diventare in pochi anni il primo sistema crocieristico italiano. Guardiamo con serenità al futuro»: così il presidente di Ligurian Ports, Luigi Merlo, ha commentato la presenza del sistema ligure al Seatriade di Miami, il più grande salone nautico mondiale del settore. «Per quel che riguarda Genova - ha detto Merlo - siamo orgogliosi che la nostra città divenga sempre più non solo hub portuale ma anche una delle capitali direzionali e dei servizi del settore crocieristico. La nuova sede di MSC Crociere che sta avanzando speditamente, l'arrivo di altre due navi sono la testimonianza di una scommessa vinta nel rapporto con questa importantissima compagnia armatoriale, con cui c'è grande comunità di intenti, Intendiamo ulteriormente rafforzarla».

Silos, anche Polverini alla cerimonia per la demolizione

CIVITAVECCHIA - Come già annunciato nelle scorse settimane dal Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta Pasqualino Monti, la prossima settimana si darà inizio, ufficialmente, ai lavori di demolizione dei vecchi silos al Molo del Bicchiere nel porto di Civitavecchia dove fin dal 1921 ha svolto la sua attività la storica azienda Sili e Magazzini Generali.

Il giorno previsto per lo smantellamento della struttura sarà mercoledì prossimo, 21 marzo. L'avvio delle operazioni verrà preceduto da una cerimonia alla quale, oltre al presidente di Molo Vespucci Pasqualino Monti ed al sindaco Giovanni Moscherini, sarà presente anche la Governatrice della Regione Lazio Renata Polverini. L'appuntamento è per le 15.30 alla banchina 7 del porto storico. Interverranno anche il nuovo comandante del porto Pietro Giuseppe Vella ed il vescovo Luigi Marrucci che darà la benedizione al cantiere. Eventi come questi sono indubbiamente storici e unici per la città di Civitavecchia visti i tanti anni di presenza dei silos nello scalo locale ed è per questo che la manifestazione sarà aperta a tutta la cittadinanza.

Attualmente si stanno portando avanti operazioni più piccole che dovranno preparare il campo per la demolizione vera e propria dei silos che come è noto non potrà essere effettuata usando cariche esplosive per non rischiare di compromettere la stabilità del vicino Forte Michelangelo, ma che verrà effettuata con l'utilizzo di pale meccaniche che abatteranno pezzo per pezzo le strutture; questa ultima è l'attività più delicata e impegnativa. I mezzi arriveranno in questi giorni direttamente da Milano.